Nr 13—14 (57)

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 1 — 30 lipca 1951 r. Cena 0.75 gr

Uczcimy Święto Wyzwolenia wzmożeniem wysiłku wyszkoleniowego — pogłębieniem znajomości życia i walki Wielkiego Syna naszego narodu Feliksa Dzierżyńskiego

ŚWIĘTO LUDU — ŚWIĘTO WOJSKA





Z dumą witamy tegoroczne Święto Wyzwolenia. W dniu tym cały naród polski i my, żołnierze, z radością stwierdzamy ogromne zmiany, które dokonały się w naszej Ojczyźnie w ciągu siedmiu minionych lat. Z wdzięcznością zwracają się nasze myśli ku Wielkiemu Związkowi Radzieckiemu, którego Armia przyniosła nam wyzwolenie, którego przyjaźń, pomoc i przykład były u podstaw odniesionych sukcesów.

Siedem lat temu naród nasz został wyzwolony przez bohaterską Armię Radziecką, która zadała tym jeszcze jeden cios faszystom hitlerowskim. Obok okrytych chwałą żołnierzy radzieckich walczyli żołnierze polscy. Walczyli również kierowcy samochodów, traktorów, motocykli, kierowcy czołgów, wnosząc swój wkład w dzieło wyzwolenia kraju.

Siedem lat temu, na pierwszym wyzwolonym skrawku ziemi polskiej powstał PKWN, który w swym historycznym Manifeście z dnia 22 lipca wytyczył nowe drogi narodowi polskiemu.

W zawziętej walce klasowej z niedobitkami wroga klasowego, w walce z próbami dywersji wywiadów imperialistycznych rosła moralno-polityczna jedność narodu polskiego.

Wykonując plan 3-letni, wypełniając bohatersko 2-gi rok planu 6-cioletniego przeobraziła się Polska z zacofanego kraju rolniczego w kraj przemysłowo-rolniczy. Podniósł się dobrobyt mas pracujących, rozkwitła ludowa kultura i sztuka. Wzrósł i rośnie stale wkład naszej ojczyzny w umocnienie sił obozu pokoju, wkład w walkę o pokój przeciw ludobójczym zamiarom podżegaczy wojennych.

TEGOROCZNE Święto Wyzwolenia, stanowiące podsumowanie naszego wielkiego dorobku, będzie dniem manifestacji całego ludu pracującego pod hasłami Narodowego Frontu Walki o Pokój i plan 6-letni, będzie Wielkim Ogólnonarodowym Świętem.

Coraz potężniejsze skupienie naszego narodu w szeregach Frontu Walki o Pokój i Plan 6-letni, którego wyrazem było ostatnio powszechne, entuzjastyczne subskrybowanie Narodowej Pożyczki Rozwoju Sił Polski jest naszą najlepszą odpowiedzią na zakusy imperialistów anglo-amerykańskich, którzy nie dopuściwszy do Konferencji 5 mocarstw zdemaskowali ostatecznie przed całym światem swoje zaborcze, agresywne oblicze podżegaczy do nowej wojny, którzy zagrażają bezpieczeństwu i niepodległości naszej Ojczyzny, zbrojąc byłych żołdaków Hitlera.

OGROMNE sukcesy naszego kraju, których dowodem są między innymi dziesiątki nowych wielkich zakładów produkcyjnych, napełniają dumą serca wszystkich uczciwych Polaków, radują żołnierzy Ludowego Wojska.

Dumni jesteśmy ze wspaniałych osiągnięć klasy robotniczej witającej 7 rocznicę wyzwolenia, entuzjastycznym Czynem Lipcowym.

Dumni jesteśmy z rozwoju nauki polskiej, któremu dał wyraz odbywający się ostatnio Kongres Nauki Polskiej.

Dumni jesteśmy z osiągnięć polskiego rolnictwa, likwidującego coraz szybciej i pełniej zacofania pozostałe z okresu władzy burżuazyjnej.

LUDOWE Wojsko Polskie, stojąc na straży wspaniałego pokojowego rozwoju naszej Ojczyzny, obchodzi wraz z całym narodem dzień 22 lipca zwiększając swój wysiłek wyszkoleniowy, wzmacniając świadomą dyscyplinę, rozszerzając szeregi przodowników, osiągając coraz lepsze wyniki w potęgowaniu sił i gotowości bojowej naszego wojska, stojącego u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej, na straży niepodległości naszej Ojczyzny i światowego pokoju.



Rocznicę wyzwolenia uczcimy szeroką popularyzacją życia i działalności wielkiego syna polskiej klasy robotniczej, nieugiętego bojownika o wolność Polski i socjalizm, Feliksa Dzierżyńskiego, którego 25 rocznica śmierci zbiega się w tym roku z rocznicą wyzwolenia.

Kierowcy i specjaliści naszej służby w dniu radosnego Święta Wyzwolenia postanawiają czynnie dopomóc narodowi w jego wielkiej walce o wykonanie Planu 6-letniego, o zbudowanie podstaw socjalizmu w naszym kraju

WZMOŻEMY jeszcze bardziej naszą walkę o oszczędność. Chronić będziemy każdą kroplę cennego paliwa i oleju zwiększać przebiegi międzynaprawcze, szanować kosztowne ogumienie.

Walczyć będziemy bezwzględnie o wysoką, świadomą dyscyplinę, żelazną ręką likwidować przyczyny katastrof, tkwiące w nieposzanowaniu przepisów. Otoczymy wszechstronną opieką nasze nowe, wspaniałe samochody, traktory i motocykle produkcji radzieckiej, dając tym jeszcze jeden dowód wdzięczności dla Związku Radzieckiego i Jego niezwyciężonej Armii za braterską pomoc okazaną naszemu wojsku.

Wzmożeniem żołnierskiego wysiłku w codziennej pracy wyszkoleniowej na obozach, walką o oszczędność, mnożeniem szeregów przodowników służby i racjonalizatorów wykażemy jeszcze raz całemu narodowi, naszym matkom, ojcom, braciom i siostrom, że mogą spokojnie budować ustrój szczęścia naszej Ojczyzny — socjalizm, bo nad ich bezpieczeństwem czuwa potężne Ludowe Wojsko Polskie, a w jego szeregach dobrze wyszkolona i sprawna służba samochodowa.



Nasz wzór w służbie dla ojczyzny

Bliska i droga jest każdemu żołnierzowi naszej służby nieśmiertelna postać bohaterskiego syna narodu polskiego Feliksa Dzierżyńskiego.

W codziennej żołnierskiej pracy uczymy się od Niego, jak służyć naszej Ludowej Ojczyźnie, jak służyć sprawie socjalizmu. Życie wielkiego bojownika rewolucji jest dla nas wzorem najwspanialszych cech żołnierskich, męstwa, nieugiętości w walce z wrogiem, ofiarności i umiłowania sprawy ludu. Jest przykładem płomiennego patriotyzmu, oddania sprawie walki o wolność naszego narodu.

25 lat dzieli nas od daty śmierci towarzysza Dzierżyńskiego. Rocznicę tę obchodzimy dziś w wolnej, Ludowej Ojczyźnie, wyzwolonej z jarzma kapitalistycznego wyzysku. Przed pomnikiem Feliksa Dzierżyńskiego na nowym placu nowej socjalistycznej Warszawy roztętnionej tak, jak cała Polska entuzjastycznym rytmem pokojowej pracy, pochylą się w dniu tym setki sztandarów, a wraz z nimi tysiące serc bijących miłością Ojczyzny, umiłowaniem sprawy robotniczej i nieugiętą wolą budowy szczęśliwego jutra naszego kraju.

Wielki jest wkład towarzysza Dzierżyńskiego w nasze dzisiejsze wolne istnienie, w dobrobyt i radość mas pracujących, wzrost kultury i potęgi gospodarczej narodu polskiego. Całe swe życie poświęcił Feliks Dzierżyński walce o socjalizm — walce o wolność Polski..

Już na ławie szkolnej Feliks Dzierżyński, widząc straszliwy ucisk obcych zaborców, nieludzki wyzysk ludu pracującego przez własnych wyzyskiwaczy, pod wpływem bohaterskiej walki rewolucyjnych robotników — przystępuje do ruchu rewolucyjnego. Jeszcze będąc uczniem, w roku 1895 wstąpił do Litewskiej Socjaldemokracji. Od samego początku swej działalności rewolucyjnej Dzierżyński nieubłaganie zwalczał zdrajców klasy robotniczej, nacjonalistów z PPS, która usiłowała odciągnąć robotników polskich od wspólnej walki z robotnikami Rosji, osłabić w ten sposób siły rewolucji. Dzierżyński nieustannie wyjaśniał polskim robotnikom, że zwyciężyć carat i burżuazję, wywalczyć niepodległość Polski można tylko we wspólnej walce z robotnikami rosyjskimi.

W latach pierwszej rewolucji w Rosji 1905 — 1907 Dzierżyński był duszą rewolucji w byłym Królestwie Polski. Organizował potężne strajki i walkę robotników we wszystkich wielkich ośrodkach przemysłowych.

W rewolucji 1905 roku Dzierżyński utrzymywał ścisły kontakt z rewolucjonistami rosyjskimi z SDPRR, na czele której stał Lenin i Stalin. Dzierżyński uczył nieustannie robotników polskich, że istnieją dwie Rosje — Rosja zaborczego caratu i Rosja ludu pracującego, który ma wspólny z ludem Polski cel walki. Natomiast burżuazja Polska i PPS hamowały tą wspólną walkę, zdradzając sprawę wolności i niepodległości Polski.

W czasie swej działalności na terenie Królestwa 6 razy był aresztowany, ostatni raz w roku 1912. W czasie I Wojny Światowej znajduje się w więzieniu i na wygnaniu w głębi Rosji. Nawet wtedy nie odrywa się od życia kraju, od działalności rewolucyjnej. Wzywa rewolucjonistów polskich, by zostali wierni międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, walczyli przeciwko wojnie, potrzebnej tylko burżuazji.

Rewolucja lutowa 1917 roku zwróciła wolność Dzierżyńskiemu, otworzyła przed nim bramę straszliwego więzienia moskiewskiego „Butyryki".

Na VI Zjeździe Partii Bolszewickiej, obradującym w Piotrogradzie w lipcu, — sierpniu 1917 roku powołany zostaje w skład Komitetu Centralnego partii bolszewickiej. Terenem jego działalności staje się teraz, zgodnie z poleceniem partii, rewolucyjny Piotrogród.

Na historycznym posiedzeniu rozszerzonym KC w październiku 1917 roku, które podjęło uchwałę o powstaniu zbrojnym, wybrany zostaje Ośrodek Partyjny dla praktycznego kierowania powstaniem ze Stalinem na czele. W skład Ośrodka wszedł także Dzierżyński. Jednocześnie Dzierżyński zostaje wybrany przewodniczącym Komitetu Wojskowo-Rewolucyjnego.

W czasie walk październikowych Partia bolszewicka stawia Dzierżyńskiego na najbardziej odpowiedzialnych i najcięższych posterunkach. Jego wybitną rolę, jaką odegrał w przygotowaniu i przeprowadzeniu Rewolucji Socjalistycznej w Rosji, najlepiej ocenił towarzysz Stalin nazywając go Bohaterem Października.

* * *

Po zwycięstwie rewolucji socjalistycznej jej wrogowie — kapitaliści, obszarnicy, urzędnicy carscy, kontrrewolucyjne partie kadetów, mieńszewików, eserowców, anarchistów wspólnie z międzynarodową burżuazją przygotowują zbrojną interwencję przeciwko młodemu państwu robotników i chłopów. Wszystkie te wrogie siły podały sobie ręce, by obalić władzę robotniczo-chłopską, by obalić Republikę Radziecką. Przed młodym państwem radzieckim stanęło poważne niebezpieczeństwo. Rząd Radziecki zmuszony był wyłonić specjalny organ — Wszechrosyjską Komisję Nadzwyczajną do Walki z Kontrrewolucją, Sabotażem i Spekulacją (WCzK). Na czele WCzK, na wniosek Lenina, stanął Dzierżyński. Stanowisko przewodniczącego WCzK, przekształconej później w Państwowy Urząd Polityczny (GPU), piastował Dzierżyński do końca życia.

* * *

Po zakończeniu wojny domowej i pokonaniu imperialistycznych interwentów Republika Radziecka mogła nareszcie przejść na tory pokojowego budownictwa gospodarczego. Do odrodzenia i rozkwitu gospodarki radzieckiej w niemałym stopniu przyczynił się Dzierżyński.



W roku 1921 Dzierżyński został mianowany kierownikiem najważniejszego i najbardziej wówczas zniszczonego odcinka gospodarstwa narodowego — Komisarzem Ludowym komunikacji.

Po 3-letniej pracy Dzierżyńskiego na odcinku komunikacji, transport był już zdolny zaspokoić wszystkie wymogi gospodarki narodowej.

W lutym 1924 roku powierzono Dzierżyńskiemu jeszcze trudniejszą placówkę— stanowisko przewodniczącego Najwyższej Rady Gospodarstwa Narodowego. Był to organ, który kierował całym socjalistycznym przemysłem radzieckim.

Wciągu dwu i pół lat pracy Dzierżyńskiego w NRGN przemysł osiągnął poziom r. 1913. Założony został kamień węgielny socjalistycznego uprzemysłowienia Związku Radzieckiego.

Przez cały czas swej działalności Dzierżyński utrzymywał ścisły kontakt z Polską, z polskim ruchem robotniczym, udziela polskim rewolucjonistom nieocenionych rad. Nazajutrz po wybuchu rewolucji na II Zjeździe Rad Dzierżyński występuje w imieniu polskiej klasy robotniczej, mówi o socjalistycznej przyszłości Polski. W roku 1920 w wyzwolonym przez Armię Czerwoną Białymstoku tworzy wraz z wielkimi polskimi rewolucjonistami, Julianem Marchlewskim i Feliksem Konem Tymczasowy Komitet Rewolucyjny Polski. Do ostatniej chwili swego życia Dzierżyński okazywał bezpośrednią pomoc polskiemu ruchowi robotniczemu.

W dniu 20 lipca 1926 roku Dzierżyński wygłosił na Plenum KC WKP(b) płomienne przemówienie, w którym bronił stalinowskiej polityki socjalistycznego uprzemysłowienia kraju, gromił trockistowską opozycję. W parę godzin po tym przemówieniu przestało bić jego strudzone, wyczerpane do najwyższego stopnia serce.

Żegnając swego wiernego towarzysza walki Józef Stalin mówił:

„Stara gwardia leninowska straciła jeszcze jednego z najlepszych przywódców i bojowników. Partia poniosła jeszcze jedną niepowetowaną stratę.

Kiedy teraz, nad otwartą trumną, wspominamy całą przebytą przez tow. Dzierżyńskiego drogę — więzienia, katorgę, zesłanie, Komisję Nadzwyczajną do Walki z Kontrrewolucją, odbudowę zrujnowanego transportu, budowę młodego przemysłu socjalistycznego — ma się ochotę scharakteryzować to tętniące energią życie jednym słowem: WIECZNY PŁOMIEŃ".

Imię Feliksa Dzierżyńskiego zagrzewa nas i dziś do walki o umacnianie siły obronnej naszej Ojczyzny. Niezapomniane jest dla nas jego czujne, żołnierskie wezwanie: „Ani na chwilę nie zapominajcie o mieczu, trzymajcie karabin w pogotowiu bojowym, bo wrogowie nasi nie śpią. Niezapomniane jest Jego oddanie wiernemu braterstwu polsko-radzieckiemu, będącemu generacją niepodległości i rozkwitu Polski.

Pamiętając o tych wezwaniach Wielkiego Polaka — rewolucjonisty będziemy jeszcze ofiarniej szkolić się i umacniać siłę naszego Ludowego Wojska, stojącego wiernie u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej na straży pokoju i budownictwa socjalistycznego, wolności niepodległości naszej Ojczyzny, której zagrozić chciałby ludobójczy imperializm anglo-amerykański, sprzymierzony z krwawymi oprawcami hitlerowskimi.

TADEUSZ KUBIAK

WIECZNY PŁOMIEŃ

Kiedy teraz nad otwartą trumną, wspominamy całą przebytą przez tow. Dzierżyńskiego drogę — więzienia, katorgę, zesłanie, Komisję Nadzwyczajną do Walki z Kontrrewolucją, odbudowę zrujnowanego transportu, budowę młodego przemysłu socjalistycznego — ma się ochotę scharakteryzować to tętniące energią życie jednym słowem — Wieczny Płomień.

J. STALIN

Miękkość w robocie rewolucyjnej
przynosi klęskę.

Niechaj tnie ostro miecz rewolucji
aż do zwycięstwa.

Niech się obnaży przed okiem klasy
nikczemność wroga.

Niech wyjdzie z mroku na światło dzienne
hydra stugłowa.

Niech ją dosięgnie serce gorące
i ręka czysta.

To wola klasy, to sprawa klasy
bagnetem błyska.

Szczyty jaśnieją, dzień się po górach
wspina wysoko.

Chłopi piłują pnie na podkłady
Pójdą pociągi.

Zaświeci miastom głodnym pszenica
jak pełny księżyc.

Wchodzą stalowosilni do hali.
I rusza przemysł.

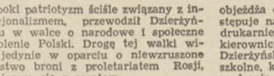
I żyje czas, co jeszcze niedawno
rdzewiał i martwiał.

Wspólny jest młot i pług i winorośl.
Rodzina. Partia.

Wola człowieka, dzieło człowieka,
życie człowieka.

Stalin powiedział — to „wieczny płomień

FELIKS DZIERŻYŃSKI O WOLNOŚĆ I



Głęboki patriotyzm ściśle związany z internacjonalizmem, przewodził Dzierżyńskiemu w walce o narodowe i społeczne wyzwolenie Polski. Drogę tej walki widział jedynie w oparciu o niewzruszone braterstwo broni z proletariatem Rosji, zmagającym się z caratem.

Miłość do ojczyzny, wrażliwość na krzywdę ludzką, wolę zbudowania szczęśliwego życia dla milionów ludzi — przekuwał Dzierżyński w rewolucyjny czyn. Dowodzi tego cała jego droga życiowa, dowodzi m. in. jego rola w rewolucji 1905 r., która otworzyła możność zrzucenia jarzma carskiego. Jako członek zarządu głównego SDKPiL, (Socjaldemokracja Królestwa Polskiego i Litwy — red.). Dzierżyński od pierwszej chwili kierował rewolucyjnymi wystąpieniami w kraju.

SDKPiL, której przywódcami byli Feliks Dzierżyński, Róża Luksemburg i Julian Marchlewski, wychowując członków partii i proletariat polski w duchu wiary w siłę rewolucji rosyjskiej, w duchu nieprzejednanej walki z burżuazją i kapitalizmem, była ze wszystkich sekcji II Międzynarodówki najbliższa bolszewizmowi, a ze wszystkich przywódców SDKPiL najbliższy bolszewikom był Dzierżyński.

Dzierżyński był bez przerwy w centrum wypadków rewolucyjnych, bez przerwy objeżdża ośrodki ruchu robotniczego, występuje na wiecach, zebraniach, odwiedza drukarnie, stale informuje zagraniczne kierownictwo o przebiegu wypadków. Dzierżyński przygotował wiosenne strajki szkolne, które przeszły pod hasłem wprowadzenia nauczania w języku polskim, mianowania nauczycieli i kierowników Polaków. W miarę podnoszenia się fali rewolucyjnej doszło w czerwcu, w Łodzi, do powstania zbrojnego proletariatu polskiego.

Walkę tę uważał Lenin za pierwsze zbrojne wystąpienie robotników w państwie rosyjskim. Dzierżyński oświadczył z dumą na V Zjeździe SDKPiL: „...zaszczyt uczynienia pierwszej próby powstania, pierwszej masowej walki barykadowej w państwie carów przypadł w udziale polskiemu proletariatowi..."

Kiedy w grudniu wybuchło powstanie zbrojne w Moskwie, Dzierżyński, na znak solidarności z proletariatem Rosji, zorganizował na czele SDKPiL masowy ruch strajkowy w Kongresówce. Bezpośrednio kierował strajkiem powszechnym w Zagłębiu Dąbrowskim.

Strajk powszechny zorganizowany przez Dzierżyńskiego trwał trzy tygodnie".

Właśnie w dniach rewolucji 1905 roku występuje z całą wyrazistością rola SDKPiL jako jedynego, niezawodnego rzecznika interesów ludu polskiego i wolności narodu. Walka SDKPiL z caratem, prowadzona w oparciu i w braterstwie broni z rewolucją rosyjską, to była walka o wolność Polski. Patriotyczny internacjonalistyczny charakter walki SDKPiL pod wodzą Dzierżyńskiego nabiera szczególnej wymowy w obliczu zdradzieckiego stanowiska burżuazji polskiej i prawicy PPS.

Burżuazja polska zdradziła interesy wolności ojczyzny i narodu, gdy stanął przed nią w całej sile rewolucyjny proletariat walczący o wolność. Czołowy przywódca Narodowej Demokracji (endecji) Dmowski — w nienawiści do rewolucji używał wszelkich możliwych środków celem zdławienia ruchu robotniczego, nie cofając się przed terrorem, donosicielstwem i jawną zdradą ojczyzny. Zaofiarował on pomoc caratowi w krwawej rozprawie z rewolucją, w ujarzmieniu ludu polskiego. W okresie strajków szkolnych arcybiskup Popiel, rzecznik polskiej burżuazji i obszarnictwa, wystąpił z pismem pasterskim, przeciwstawiając się temu strajkowi.

Ten wrogi Polsce i ludowi front burżuazji miał swego wiernego pomocnika w prawicy PPS. Dzierżyński — tak jak i ca-

Za przykładem Feliksa Dzierżyńskiego

Święto wyzwolenia uczcimy wzmożeniem wysiłku szkoleniowego

Najlepszym uczczeniem Święta Wyzwolenia, radosnego święta całego narodu polskiego jest wzmożenie wysiłku wyszkoleniowego, praca dla dalszego wzmacniania siły i gotowości bojowej naszego wojska. Pod tym hasłem obchodzą żołnierze naszej służby tegoroczne Święto Wyzwolenia dumni z poważnych sukcesów jakie ma do zanotowania w okresie ubiegłych lat służba samochodowa.

W naszej pracy dla umocnienia siły wojska przyświeca wszystkim kierowcom i specjalistom świetlana postać Feliksa Dzierżyńskiego. Tak żyć, z takim oddaniem pracować dla sprawy wolności i socjalizmu, tak zwyciężać jak zwyciężał Feliks Dzierżyński jest dążeniem wszystkich kierowców i specjalistów naszej służby.

Żołnierze służby samochodowej w dniu Święta Wyzwolenia postanawiają jeszcze lepiej wykorzystywać zajęcia wyszkoleniowe, wzmóc ćwiczebną dyscyplinę umożliwiającą osiągnięcie lepszych wyników. Rozwinąć grupy samokształceniowe i uczynić je powszechnym orężem w walce o lepsze wyniki w wyszkoleniu. Aktyw naszej służby postanawia otoczyć opieką i udzielać wszechstronnej pomocy słabszym kolegom w pracach samokształceniowych.

Szereg tych wytycznych służba nasza zrealizowała już w ramach czynu dla uczczenia dnia 22 lipca. W wielu jednostkach kierowcy i specjaliści samochodowi wykonali pomoce ułatwiające szkolenie jak: przekroje, tablice, stoły plastyczne itp.

W ramach czynu lipcowego rozwinęła się w jednostkach naszej służby szlachetna walka o przodownictwo, którą będziemy nadal przedłużać. Zwiększyły się szeregi przodowników pracy i racjonalizatorów — najcenniejszego kapitału jakim dysponujemy.

Jest to nasza odpowiedź w dniu 22 lipca na zakusy podżegaczy imperialistycznych do nowej wojny, którzy w przymierzu z hitlerowskimi oprawcami z Majdanka i Oświęcimia chcieliby odebrać wolność naszej Ojczyźnie i uczynić z niej kolonie amerykańskich bankierów i ich faszystowskich pomocników.

„Feliks Dzierżyński — to duma Polskiego Ruchu Rewolucyjnego —

To wzór wielkiego przywódcy, bohaterskiego bojownika i genialnego organizatora —

To kontynuator najpiękniejszych tradycji polskich walk niepodległościowych —

To wspaniała postać rewolucjonisty, związanego na śmierć i życie z ideą epoki proletariackiej —

To uosobienie wykutego w walce braterstwa polskich i rosyjskich robotników —

To symbol internacjonalizmu rewolucyjnego, przepojonego płomiennym patriotyzmem, żarem poświęcenia i potężną wolą czynu w walce o zwycięstwo komunizmu.

Uczmy się czcić i naśladować Feliksa Dzierżyńskiego!"

BOLESŁAW BIERUT



Ulubionym bohaterem kpr. Szwanica jest Feliks Dzierżyński. Zna on doskonale życiorys Wielkiego Syna Polskiej Klasy Robotniczej, podziwia Jego bohaterską walkę o wolność Polski i zwycięstwo proletariatu. Postać Feliksa Dzierżyńskiego jest wzorem dla kan. Szwanica. Bierze on wzór w swej codziennej pracy z hartu, samozaparcia i oddania sprawie jaki cechował Wielkiego Rewolucjonistę. Pozwoliło mu to osiągnąć duże sukcesy w służbie kierowcy wojskowego, wyróżniającego się sumiennością troską o samochód i dobrymi wynikami tak w szkoleniu bojowym jak politycznym i fachowym.



Święto wyzwolenia wita nasza służba nowymi sukcesami w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym. Szczególny zaszczyt spotkał wyróżniających się kierowców i przodujących specjalistów, którzy wydelegowani zostali do Warszawy celem wzięcia udziału w wielkiej ogólnopolskiej defiladzie.



Poważną pomoc w wykonywaniu prac fachowych stanowi dla żołnierzy naszej służby szkolenie polityczne. Zrozumienie sprawiedliwych celów jakim służy nasze wojsko dopomaga lepiej wywiązywać się ze swych obowiązków.

NIEUGIĘTY BOJOWNIK SOCJALIZM



la SDKPiL — nieugięcie zwalczał prawice PPS jej haniebną politykę zdrady, odrzucającą wspólną walkę proletariatu Polski i Rosji, politykę usiłującą sprowadzić na manowce ruch robotniczy.

Ciężka była walka SDKPiL i Dzierżyńskiego w dniach rewolucji, której główny wróg — carat, wspomagany był przez polską burżuazję i prawicę PPS. SDKPiL — jedyna reprezentantka żywotnych interesów ludu polskiego, ani przez chwilę nie zaprzestała toczyć walki z caratem i z siłami rodzimej reakcji. Z tym większą wyrazistością staje dziś przed nami postać Dzierżyńskiego, który czynem dowiódł, jak potężny ładunek siły rewolucyjnej, siły twórczej, zawiera proletariacki patriotyzm i internacjonalizm w walce o wolność ojczyzny i socjalistyczną przyszłość narodu.

W kwietniu 1921 roku partia bolszewicka wyznaczyła swego wiernego syna, Feliksa Dzierżyńskiego, na nowe, odpowiedzialne stanowisko Komisarza Komunikacji, nie zwalniając go jednak z pełnienia w dalszym ciągu funkcji przewodniczącego WCzK.

Wybitny rewolucjonista polski Feliks Kon podaje niezmiernie charakterystyczny dla Dzierżyńskiego szczegół z tego okresu:

„Znowu spotkałem się z nim przy pracy, kiedy został mianowany Komisarzem Ludowym Komunikacji.

Były to czasy, kiedy transport dogorywał wskutek braku opału, kiedy na stacjach węzłowych stały dziesiątki pociągów.

Dzierżyński wyjechał na linię. Jechałem razem z nim do Charkowa. Losy Donbasu (Zagłębie Donieckie) były teraz w rękach Dzierżyńskiego. Cały kraj cierpiał wskutek braku opału, a niewyczerpane źródło tego paliwa, „kocioł wszechrosyjski", zamierało wskutek braku budulca, który gdzieś utknął w drodze.

Na pewnej stacji znaleźliśmy sześć pociągów z budulcem, stojących bez ruchu. Z polecenia Dzierżyńskiego obejrzałem te pociągi i stwierdziłem, że całe wagony tego drogocennego materiału zostały zrabowane.

Naczelnik stacji w odpowiedzi na moje zapytanie dał mi protokół stwierdzający, że zdemobilizowani, przechodząc przez stację, zerwali plomby z wagonów i z braku innego opału spalili budulec.

— Dlaczego widząc to i wiedząc, że po pierwszej partii przyjdą następne, nie poświęciliście jednego wagonu, aby uratować cały transport i nie wysłaliście tego pociągu do Zagłębia Donieckiego?

— Nie miałem takiego rozporządzenia— odpowiedział spokojnie naczelnik. Zakomunikowałem o tym Dzierżyńskiemu. Czerwone plamy wystąpiły mu na twarz. Wezwał naczelnika do swego wagonu.

Kolejarze znali wówczas Dzierżyńskiego tylko ze słyszenia jako groźnego przewodniczącego WCzK. Naczelnik wszedł do wagonu blady, wystraszony.

Nie byłem obecny przy tej rozmowie, zobaczyłem ich obu dopiero później. Obaj byli zupełnie spokojni, obaj uśmiechnięci, kolejarz z zachwytem spoglądał na Dzierżyńskiego.

— Zahukani ludzie — ze smutnym uśmiechem powiedział Dzierżyński, gdy naczelnik stacji oddalił się. — Zabijano w nich myśl, duszono wszelką inicjatywę, wszelkie przejawy samodzielności. I zrobiono z nich maszyny.

— Co uczyniliście z nim?

— Nic... Usiłowałem tylko rozbudzić myśl... Nie było tu złej woli. Teraz już rozumie... Człowiek widać dobry.

„Człowiek" istotnie okazał się „dobrym".

Nazajutrz pociągi były już w Charkowie, w drodze do Zagłębia Donieckiego, a w ciągu tygodnia cały węzeł został oczyszczony. Dzierżyński wlał życie w zastygły aparat".

Jednym z wyróżnionych kierowców biorących udział w defiladzie w Warszawie jest bomb. Kobiela Fryderyk. Wyróżnia się on szczególną troską o powierzony mu samochód. Bomb. Kobiela stwierdza — „wykazując naszemu narodowi na defiladzie wspaniałość nowej techniki radzieckiej produkcji wyrównamy częściowo nasz dług wdzięczności wobec Armii Radzieckiej



Zwalczaj broń chemiczną

W jednostce naszej odbyły się ciekawe zajęcia na temat — „Jak przejeżdżać samochodem miejsca skażone". Zajęcia poprzedził wykład teoretyczny, przeprowadzony przez oficera Ortemskiego. Zajęcia miały na celu sprawdzenie wiadomości kierowców ze znajomości wykrywania miejsc skażonych oraz umożliwienie przejazdu przez nie samochodem przy zastosowaniu środków podręcznych.

Dowódcy drużyn otrzymali marszrutę. Trasa każdej drużyny wynosiła 15 km i przebiegała w różnym terenie. Jako „gazu", (iperyt) użyto przepracowanego, nie nadającego się już do użytku oleju, ponieważ woda wsiąkłaby w ziemię i wyparowałaby, nie dając pożądanego efektu.

Na dany znak, kierowcy uruchomili silniki, kolumny zaczęły odjeżdżać w wyznaczonych kierunkach i za chwilę słychać już tylko zdala cichnący powoli warkot, oddalających się samochodów.

Drużyna kpr. Łoszczyka zjechała z asfaltowej, gładkiej szosy na drogę polną. D-ca jechał w kabinie pierwszego samochodu, jego bystre oczy uważnie śledziły drogę, mimo iż całkowicie polegał na „obserwatorze" znajdującym się na skrzyni samochodu. Strz. Zarubini, upewniwszy się jeszcze raz na mapie, że jedzie według podanej mu marszruty, zaczął się niecierpliwić.

— Czyżbym nie zauważył śladów skażenia — pomyślał. Mokre plamy na drodze, które pokazywano im na poprzednich zajęciach, były przecież tak widoczne, że trudno byłoby ich nie zauważyć. Wychylił się z kabiny i podał sygnalizatorowi znak, celem zmniejszenia szybkości przez kolumnę.

Nie upłynęło parę minut, gdy nagle tuż za zakrętem, jak spod ziemi wyrosły ciemne, ponuro lśniące kałuże. Zauważył je również kierowca, bo szybko zahamował, nie czekając na znak dowódcy. Kpr. Łaszczyk wyskoczył z kabiny, ogłaszając przez sygnalizatora alarm gazowy.

Kierowcy powychodzili z kabin, naciągając szybko maski gazowe. Pamiętali, że „iperyt" choć jest „gazem" płynnym, to jednak szkodliwie działa na drogi oddechowe, parując zwłaszcza w gorące dni. D-ca urządził zbiórkę przy pierwszym samochodzie.

Zbadano dokładnie drogę. Odcinek skażenia wynosił około 30 m. Ponieważ droga w miejscu skażenia przebiegała akurat przez zniszczoną osadę, do przykrycia miejsc skażonych użyto starych płatów z desek, jako trwałego materiału, skracając równocześnie czas zakrycia miejsca skażonego.

Praca ukończona, można jechać dalej. Na rozkaz d-cy drużyny kierowcy rozchodzą się do swych samochodów, ukrytych pod drzewami. Kolumna ma już ruszać, gdy nagle zza drzew wysuwa się rozjemca. Okazuje się, że zapomniano oznaczyć miejsca skażone. Niedopatrzenie natychmiast zostaje usunięte. W między czasie zerkam przez ramię w zeszyt rozjemcy. Przy nazwiskach: st. strz. Fabianka, st. strz. Michnikowskiego, strz. Życzkowskiego, strz. Wołoszyna i strz. Borkowskiego widnieje dopisek: „na znak alarmowy reagują natychmiast, sprawnie i szybko umożliwiają miejsce skażone do dalszej jazdy. D-ca drużyny wykazał dużo samodzielności".

Drużyna kpr. Łaszczyka, kilka razy spotyka jeszcze na swej trasie miejsca skażone i za każdym razem jednakowo szybko i sprawnie „załatwia" się z nimi, wykorzystując dobre przygotowanie teoretyczne i umiejętność zastosowania go w praktyce. Kilka razy jeszcze, przykrywano miejsca skażone piaskiem, słomą, gałęziemi, zależnie od środków podręcznych, jakich dostarczało najbliższe otoczenie w terenie.

Po każdorazowym przejechaniu miejsca skażonego d-ca wraz z kierowcami dokładnie sprawdza podwozie i koła samochodów, czy nie ma śladów skażenia.

Zajęcia się kończą. Kolumny kolejno zjeżdżają na wyznaczone miejsce. Komisja sędziowska szybko zbiera punkty. Zwycięża drużyna kpr. Łaszczyka. Kierowcy zwycięskiej drużyny wraz ze swym d-cą kpr. Łaszczykiem otrzymują książki jako nagrodę oraz dyplom.

Przy omawianiu zajęć d-ca jednostki z zadowoleniem podkreśla, że wszyscy kierowcy wykazali dobre przygotowanie.

Zajęcia potwierdziły, że dobrze wszechstronnie wyszkolony kierowca w najtrudniejszych nawet warunkach, zdolny jest wykonać postawione mu zadanie.

ppor. Kubiak Stefan

NA ĆWICZENIACH W POLU PAMIĘTAJ...

Niejednokrotnie zdarzyło się w czasie ćwiczeń, że kierowcy samochodowi po usłyszeniu alarmu nie właściwie nań reagowali, kryjąc się na przykład w czasie alarmu chemicznego, lub pozostawiając nieosłonięte pojazdy w czasie alarmu lotniczego, gdy w pobliżu znajdowały się drzewa.

Celem uniknięcia takich pomyłek podajemy Wam koledzy wskazówki jak należy zachować się po usłyszeniu alarmu.

ALARM CHEMICZNY.

Na sygnał „gaz" kierowca zatrzymuje samochód, nakłada maskę i jedzie dalej. Po odwołaniu alarmu zdejmuje maskę nie zatrzymując samochodu.

ALARM LOTNICZY.

Na sygnał „lotnik" kolumna może — ukryć się w lesie, jeżeli jest przy drodze, — przyjąć szyk rozwinięty w terenie, jeżeli można — jeżeli nie, zwiększa odległość i szybkość.

Na postoju ludzie kryją się, ckm pilot otwierają ogień.

ALARM CZOŁGOWY.

Na sygnał „czołgi" kierowcy ciągników robią krótki zjazd w lewo lub prawo na stanowiska ogniowe — jeżeli nie ma głębokich rowów — w przeciwnym razie zatrzymują się, obsługi odczepiają działa, a kierowcy odjeżdżają kilka kroków na bok. Kierowcy pozostałych samochodów również zatrzymują się, żołnierze wysiadają, a kierowcy kryją się z samochodami (jeżeli można) w pobliskim lesie, osiedlu, za pagórkiem itp.



Kierowca bomb. Wojtowicz pomaga kolegom-artylerzystom dobrze zaczepić działo do swego samochodu, rozumiejąc konieczność całkowitego bezpieczeństwa holowanego sprzętu artyleryjskiego. Zgrany pododdział ogn. Marczyka dopomoże kierowcy po ćwiczeniach oczyścić wzorowo samochód.

Kierowcy artylerii na zajęciach w polu

Z poprzednich numerów naszego dwutygodnika dowiedzieliśmy się, jak okopywać samochód, jak go maskować, aby nie uległ zniszczeniu ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Jednak dla kierowcy ciągnika artyleryjskiego wiadomości te nie są jeszcze wystarczające. Musi on mianowicie wiedzieć i umieć, gdzie wybrać miejsce maskowania dla swego samochodu, gdyż odwiózł działo na stanowisko ogniowe, w jakim kierunku ustawić swój samochód itp. W tym artykule chciałem podzielić się z kolagami swymi doświadczeniami nabytymi na kilku obozach letnich.

Otóż podczas, gdy zajechaliśmy kolumną na miejsce wyczekiwania, dowódca środku ciągów, którym powinien być podoficer służby samochodowej lub starszy kierowca, idzie wybierać miejsce, w którym będzie okopywać i maskować nasze samochody. Pada komenda. Zjeżdżamy na stanowiska ogniowe. Obsługa działa odczepia działo i teraz prowadzeni przez dowódcę środku ciągów, który w międzyczasie wybrał miejsce maskowania samochodów, wjeżdżamy w las. Ustawiamy na skraju lasu samochody, gasimy silniki i udajemy się wraz z dowódcą środku ciągów obejrzeć wyznaczone miejsce na maskowanie i okopanie naszych samochodów.

Przy wyborze miejsca dowódca środku ciągów powinien kierować się w myśl następujących wskazówek: aby miejsce nie było położone dalej niż 150 — 200 m od stanowisk baterii, nie wyznaczać kierowcy miejsca zbyt „szczupłego" (między kilkoma drzewami), lecz dać mu pewien niewielki rejon, w którym on sam mógłby ustawić swój samochód. Następnie, by rejon maskowania i okopania samochodów baterii, był położony możliwie na niewielkim wzniesieniu, a tym samym nie był bagnisty, ażeby do stanowisk ogniowych były dobre drogi dojazdowe i zamaskowane (najlepiej jeśli przebiegają w lesie) i najważniejsze, ażeby **rejon maskowania i okopywania samocodów nie znajdował się poza działami, lecz aby był położony z lewej strony stanowisk.**

Takie ustawienie samochodów zabezpiecza nas przed ewentualnym ogniem nieprzyjacielskiej artylerii w razie wykrycia stanowisk własnych oraz daje bezpośredni wjazd pod działa bez niepotrzebnego manewrowania samochodami, co w terenie zalesionym sprawia wiele k.ołpotu i zajmuje dużo czasu. Poza tym należy miejsce na ustawienie samochodów baterii wybierać możliwie w lesie o grubych pniach, które stanowić będą ochronę przed pociskami i odłamkami.

Teraz, gdy kierowca ma już wyznaczony rejon ,w którym będzie okopywał i maskował swój samochód, przystępuje do pracy. Bada dokładnie miejsce, w którym będzie kopał wykop. Nie wolno tu zapominać, iż samochód musi być ustawiony w wykopie silnikiem w stronę nieprzyjaciela. Jasnym jest, że tym samym silnik — serce samochodu — będzie znajdowało się w najniższej części wykopu i będzie najlepiej zabezpieczone przed kulami i odłamkami. Tylne koła samochdu powinny być również zakryte bocznymi ścianami wykopu.

Należy dokładnie zbadać grunt, w którym będziemy kopać. Zdarzają się wypadki, że samochód postawiony w pozornie sucho wyglądającym miejscu, za kilka minut jest otoczony kałużą wody . Teren bagnisty i gąbczasty charakteryzuje się zazwyczaj mchem o kolorze niezwykle jaskrawie zielonym. To też miejsc takich należy unikać. Szczególną uwagę zwrócić trzeba również na następujący moment. Zdarzają się wypadki, że kierowca wjechał swym samochodem na tylnym biegu w gęsty „korytarz" z drzew, wykopał z przodu wykop, nie zauważywszy zupełnie, że uwięził swój samochód, bo z tyłu znajdują się drzewa — cofnąć nie można — a z przodu ma wykop, który trzeba byłoby wpierw zasypać, aby wyjechać. Błędu tego należy unikać.

Po zrobieniu wykopu i zamaskowaniu samochodu kierowca pozostaje przy swoim wozie nie ruszając się od niego na „krok", ze względu na możliwość nagłej zmiany stanowisk przez baterię, a tym samym konieczność nagłego zajechania po działo.

W czasie wyżej wymienionych prac dowódca środku ciągów kontroluje kolejno pracę kierowców przy budowie wykopów i maskowaniu samochodów, udzielając im rad i wskazówek. W czasie postoju nie zapominajmy, że musi wiedzieć, gdzie znajdują się jego samochody, aby w razie potrzeby mógł na czas zawiadomić kierowców.

Z powyższych uwag musimy wyciągnąć następujący wniosek, że najlepiej wykonany wykop, najstaranniejsze maskowanie nie spełni swego zadania, jeśli nie przyswoimy sobie i skolei nie zastosujemy w praktyce cennych rad i doświadczeń naszych kolegów ze starszych roczników.

Kubiak Stefan,ppor.

Wymieniamy doświadczenia

Wszyscy dobrze zdajemy sobie sprawę, jak ważną jest umiejętna regulacja ruchu. Obecnie w okresie ciągłego zasilania naszej armii w sprzęt samochodowy niejednokrotnie spotkamy się z postawionym przed nami zadaniem regulowania ruchu kolumn samochodowych. Ażeby częściowo zorientować kolegów w ważności tej służby przypomnę, że w czasie ostatniej wojny niejednokrotnie od stanowczości żołnierza regulacji ruchu od jego umiejętności i pełnego zrozumienia ważności swej funkcji, zależało wykonanie zadania bojowego. Dzięki sprawnemu przepuszczeniu kolumn samochodowych, wiozących amunicję, materiały pędne, lub sprzęt wojskowy, oddziały walczące na pierwszej linii mogły bić wroga i zwyciężać.

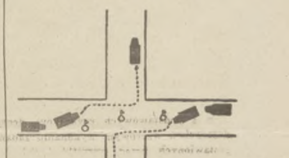
Obecnie w okresie wzmożonego szkolenia na obozie letnim musimy pogłębić i uzupełnić nasze wiadomości, dlatego też pragnę podzielić się z kolegami wiadomościami zastosowanymi niejodnakratnie w praktyce w czasie ostatniej wojny.

Rysunek Nr 1 pokazuje jak przepuszczać 2 kolumny na skrzyżowaniu dróg i nie wymaga specjalnego objaśnienia.

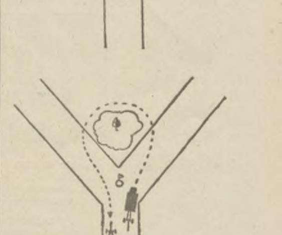
Rysunek Nr 2 pokazuje spotkanie się dwóch kolumn samochodowych. Sposób ten zastosujemy jedynie w tym wypadku, kiedy kolumny mają do wykonania zadanie nie cierpiące zwłoki ponieważ jak to widzimy na rysunku, nie bardzo jesteśmy w zgodzie z przepisami ruchu kołowego.

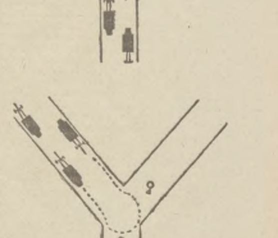
Rysunek Nr 3 pokazuje nam praktyczny sposób zawracania kolumny samochodowej jeśli holujemy działa i droga po której jedziemy nie pozwoli nam ze względu na swe wąskie rozmiary zawrócić samochodów w miejscu i jeśli biegnie po nasypie lub wzdłuż jej wykopane są rowy. W przeciwnym bowiem wypadku będziemy jechali, jak na rysunku Nr 4.

Sierż. W. Gallca









JAZDA NA MOŚCIE PONTONOWYM

Okres trwania obozu letniego, jest dobrze wykorzystywany, przez personel służby samochodowej naszej jednostki. Celem podniesienia kwalifikacji kierowców, rozszerzenia ich wiadomości, szkolenia w różnych warunkach, terenie i okolicznościach dowódca często organizuje różnego rodzaju zajęcia.

Ostatnie ćwiczenia wzbogaciły nasze wiadomości o jeszcze jedno doświadczenie, a mianowicie: nauczyliśmy się przeprawiać samochodem przez most pontonowy.

Ponieważ zajęcia były dość trudne, a niektórzy kierowcy mieli się spotkać pierwszy raz z przeprawą, oficer Kaniowski przeprowadził w przeddzień wykład na powyższy temat.

Koniec zajęć, dowódcy drużyn prowadzą swe drużyny do parku, mało pozostało czasu, a trzeba jeszcze raz przejrzeć samochód, sprawdzić czy wszystko zostało dobrze przygotowane, upewnić się, że do jutrzejszych zajęć wszystko zapięte „na ostatni guzik".

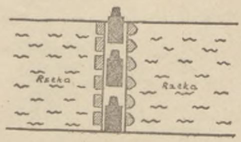
Największą uwagę zwraca się na prawidłowy luz kierownicy i pracę silnika na wolnych obrotach, przejeżdżanie bowiem przez wąski pomost na niskiej przekładni z ładunkiem polegać będzie w pierwszym rzędzie na sprawności technicznej samochodu w dwóch powyższych wypadkach.

Długo jeszcze słychać krzątanie się kierowców przy samochodach. Zapał i niezwykłe zainteresowanie zajęciami udzieliło się wszystkim bez wyjątku. Jedni sprawdzają jeszcze całość lin, którymi wiązać będą jutro ładunek na skrzyniach swych samochodów, inni całość skrzyń ładunkowych. Z warsztatu dobiega metaliczne dudnienie sprężarki, ktoś „nabija" opony.

Następnego dnia już od wczesnego ranka panuje w parku ożywiony ruch. Samochody ustawione w trzech kolumnach przed punktem kontrolnym wyjadą za chwilę w pole, gdzie z ramp polowych zostanie załadowany ładunek. Potem pojadą do miejsca przeprawy, gdzie nastąpi najważniejszy i najciekawszy zarazem moment dzisiejszych ćwiczeń. Każdy z kierowców będzie musiał sam przejechać przez most pontonowy. Każdy kierowca przekona się osobiście o swej przydatności do służby w warunkach bojowych. Kierowcy: Górski, Fugiel, Pełka, Majchrzak, Rezanowski i Remicha są pewni swych samochodów, dobrze przygotowali je do wykonania czekających ich zadań.

Z chwilą przekroczenia bramy wyjazdowej z parku, zaczynają się zajęcia. Kolumny jadą w obcym terenie. Obowiązuje ostrożność. Obserwatorzy pilnie śledzą okolicę.

Pewnie jedzie na czele swej drużyny kpr. Brusikiewicz. Kierowcy z jego drużyny dobrze opanowali materiał do dzisiejszych zajęć, wiedzą co do najmniejszych szczegółów jak jechać przez most pontonowy. Już on sam zatroszczył się o to, ażeby wszystko wypadło jak najlepiej. Wczoraj po wykładzie zebrał całą drużynę i przeprowadził z nimi gawędę. Podzielił się swoimi doświadczeniami z ubiegłego roku. Sam przecież jeszcze jako kierowca przeprawiał się 5 razy przez rzekę.



Niewłaściwy sposób jazdy. Pocisk n-pla może zniszczyć jednocześnie 3 samochody.

Przejechali już kilka kilometrów, gdy nagle z rozmyślań wyrwała go biała chorągiewka podniesiona do góry na samochodzie dowódcy. „Uwaga! Alarm lotniczy". Droga biegnie przez rzadki liściasty las. Kierowcy zmniejszają momentalnie szybkość, zjeżdżają w prawo i w lewo z drogi, ukrywając swe samochody pod rozłożystymi konarami drzew. Alarm trwa krótko. Jedziemy dalej. Wreszcie ukazują się na skraju lasu wykonane z ziemi rampy załadowcze. Kierowcy szybko i sprawnie wjeżdżają w wykopy. Teraz trzeba pamiętać, aby ciężar ładunku równomiernie był rozłożony w skrzyni samochodu. Potem na moście pontonowym mogą być przez niedopatrzenie ładowania przykre niespodzianki.

Samochody załadowane — ruszamy. Na drodze formuje się kolumna. Do miejsca przeprawy już niedaleko. Z daleka widać już połyskującą pomiędzy nadbrzeżnymi szuwarami rzekę, a za chwilę ukazuje się prowizoryczny most pontonowy.

Kpr. Brusikiewicz zatrzymuje swą drużynę. Na zbiórce krótko przypomina kierowcom o tym, jak zachować się w momencie wjeżdżania na pomost i jak go przejeżdżać. Samochody drużyny krp. Brusikiewicza, zachowując swą kolejność ustawienia w marszu, maskują się pod rosnącymi opodal przeprawy drzewami. Miejsce przeprawy jest często nawiedzane przez nieprzyjacielskie lotnictwo, trzeba więc zachować jak najdalej idące środki ostrożności.



Właściwy sposób jazdy.

Kierownik ćwiczeń daje znak, pierwszy samochód odrywa się od kolumny i podjeżdża do miejsca przeprawy, powoli wjażdża na pomost, który lekko ugina się pod jego ciężarem. Przed samochodem idzie dowódca drużyny „prowadząc" kierowcę, ponieważ pomost niewiele jest szerszy od rozstawienia kół samochodu. Nareszcie przeciwległy brzeg osiągnięty, może wjeżdżać drugi samochód.

Dyscyplina i karność obowiązują na przeprawie. Gorączkowy pośpiech i brak organizacji mogłyby spowodować wypadek. Kierowcy doskonale pamiętają, co im mówił ich d-ca drużyny kpr. Brusikiewicz, że na pomoście nie może znajdować się nie więcej niż jeden samochód, jeśli pomost jest długości 20—25 m. Należy również unikać gwałtownych „szarpań" samochodem w czasie przejeżdżania, mogących spowodować pęknięcie śrub łączących pontony. Nie trudno sobie chyba wyobrazić jaki byłby skutek.

Drużyna kpr. Brusiekiewicza jest już prawaie cała na drugim brzegu. Wzorowo przeprawili się kierowcy: Malkiewicz, Zintel, Kowalczyk, Gołębiowski, Blok, Nyczaj i Namysłowski. Zamykający kolumnę samochód st. strz. Papierkowskiego wjeżdża na pomost, za chwilę i on osiąga przeciwległy brzeg.

Następuje krótka przerwa, omówienie zajęć i powrót do jednostki.

Zajęcia wykazały, że kierowcy naszej jednostki dobrze opanowali umiejętność jazdy przez most pontonowy. Wszystkich cechował spokój i równowaga. Kierowcy doskonale zdawali sobie sprawę, że od zachowania tych dwóch cech zależne jest w warunkach bojowych wykonanie zadania.

ppor. Kubiak Stefan

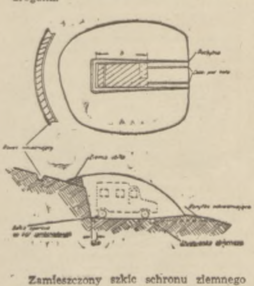
Kierowca w służbie łączności

Sprawnie działająca łączność jest jednym z podstawowych czynników, decydujących o wzorowym wykonaniu zadań, postawionych przed wszystkimi rodzajami broni. To też na kierowcę, obsługującego pojazdy w służbie łączności, spadają odpowiedzialne obowiązki.

W czasie ćwiczeń na obozie letnim „nieprzyjacielska" artyleria i lotnictwo stara się usilnie zniszczyć nam system łączności: polowe stacje radiowe i centrale telefoniczne, które umieszczone są na samochodach. Od kierowcy zatem d-ctwo wymaga zarówno najwyższej troski o stan techniczny pojazdów i gruntownego opanowania jazdy w różnorodnym terenie, jak i dokładnego zabezpieczenia pojazdu w czasie postoju przed obserwacją i ogniem „nieprzyjaciela".

Zrozumiałe, że pośrednią przyczyną bombardowania i obstrzału może tu być wadliwe zamaskowanie węzłów łączności oraz skupienia i duży ruch samochodów. Dlatego należy szczególnie troskliwie maskować wszelkie pojazdy. I tak dla ukrycia radiostacji samochodowych wykonuje się specjalne wykopy, które należy pokryć belkami i ziemią dla ochrony przed odłamkami bomb i pocisków artylerii.

Pojazdy ruchomych środków łączności wzdłuż dróg i w rejonie ważnych punktów łączności należy okopywać jedynie przy uwzględnieniu i zamaskowaniu ruchu i w miarę możności po za głównymi drogami.



Zamieszczony szkic schronu ziemnego radiostacji polowej pomoże kierowcom służby łączności w prawidłowym zabezpieczeniu tego ważnego sprzętu i pojazdu.

sierż. Jan Prokopowicz



Przechowywanie materiałów pędnych i smarów

Każda jednostka wyjeżdżająca na obozy letnie, zimowe lub specjalne ćwiczenia powinna być dostatecznie zaopatrzona w materiały pędne i smary. Magazynowanie ich w warunkach polowych wymaga należytego bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz samo przechowywanie winno być tak rozmieszczone, aby nie zagrażało bezpieczeństwu przed zapaleniem, wyparowaniem lub zanieczyszczeniem mechanicznym.

Magazyn winien znajdować się osobno, oddalony od innych elementów parkowych nie bliżej jak 50 m oraz w takim miejscu aby był dogodny dostęp przy napełnianiu zbiorników samochodowych. Najlepiej rozmieszczać magazyny w lasach pod ziemią w postaci zbiorników podziemnych lub ziemianek, w których urządzimy magazyn.

Ustawianie i przechowywanie pełnych beczek winno odbywać się w następujący sposób: beczki ustawiamy rzędami na drewnianych podkładach w jednym rzędzie lub więcej w zależności od pomieszczenia wlewami do góry, szczelnie zamkniętymi. Następnie dokładnie oczyścić z piasku — brudu aby przy wylewaniu piasek nie dostał się do naczynia rozlewczego. Sprzęt rozlewczy należy przechowywać w specjalnych szafkach zamykanych i przed każdorazowym ich użyciem dokładnie oczyścić z piasku i innych zanieczyszczeń mechanicznych.

Sama ziemianka (magazyny) powinna znajdować się pod rozłożystymi konarami drzew, blisko wody, drogi lub przesieku na przedłużeniu linii procesu technicznego przeglądu pojazdów mechanicznych.

Magazyn z pustymi beczkami musi być urządzony osobno w ziemiance, lub pod dachem, aby zabezpieczyć przed promieniami słonecznymi. Beczki ustawia się tak samo, jak pełne lecz wlewami do dołu. Przy jednym jak i drugim magazynie winien znajdować się sprzęt przeciwpożarowy, tabliczki oraz instrukcje, które ostrzegałyby o ostrożności obchodzenia się z ogniem lub zabraniające wogóle wchodzenia na teren magazynu z otwartymi światłami lub zapalonymi papierosami.

Teren magazynu powinien być ogrodzony. Wydawanie powinno odbywać się w miejscu ściśle określonym koło magazunu i tylko na jeden pojazd, reszta musi czekać w oddaleniu około 30 m i kolejno podjeżdżać pod magazyn.

Przy wydawaniu zwrócić uwagę na oszędność MPS, przez: nie rozlewanie oraz usprawnienie samego wydawania. Po zakończonej pracy magazyny muszą być zaplombowane i strzeżone przez wartowników.

Górski Czesław, por.



Jak zachować się przy jeździe przez las

Prawie codziennie jeździmy na obozach letnich w lesie. Przede wszystkim dlatego, że tu znajdują się nasze parki polowe, poza tym na ćwiczeniach holujemy działa na stanowiska, znajdujące się czasem na polanach leśnych, innym znów razem, chcąc skrócić sobie czas otrzymamy na wykonanie zadania, wybieramy przejazd drogami leśnymi, jeśli sę one krótsze.

Jadąc samochodem przez las nie zawsze i nie wszyscy zdajemy sobie sprawę ile stron dodatnich łączy w sobie las, przy ochronie i maskowaniu kolumny samochodowej i w marszu. I tak las wyklucza zupełnie widoczność kolumny przez nieprzyjacielskiego lotnika, poza tym pnie i konary drzew stanowią ochronę przed pociskami i odłamkami.

Widzimy więc z powyższego, że las zabezpiecza nam w większym stopniu wykonanie zadania, jeśli chodzi o przemarsz kolumny samochodowej, niż gdybyśmy mieli jechać szosą, lub drogą „ukrytą".

Przemarsz kolumny przez las, ma jednak swoje ujemne cechy. Przede wszystkim jadąc drogą leśną musimy zmniejszyć szybkość, która będzie w tym wypadku zależała od stanu drogi, po której będziemy jechać:

Jadąc drogą leśną, będziemy musieli zwrócić uwagę na przeszkody w postaci wyrastających korzeni przydrożnych drzew, pni, dojechaniu do napotkanej przeszkody zmniejszyć szybkość jazdy do minimum i na pierwszym biegu przejechać ją, jeśli oczywiście nie da się jej wyminąć i jeśli okaże się ona mało „groźna". Jeśli napotkamy na głębokie doły po wykarczowanych drzewach lub inne, należy samochód zatrzymać, przeszkodę usunąć przez zasypanie jej ziemią, by umożliwić sobie jazdę dalej.

Przemarsz kolumny przez las ma więc i cechy ujemne, które jednak w zamian za bezpieczeństwo przemarszu opłacają się. Do cech ujemnych będzie również należała ograniczona widoczność przy krzyżowaniu się dróg. Drzewa stanowią bowiem szczelny „korytarz", wykluczający zupełnie obserwację dróg z prawej i lewej strony na skrzyżowaniu. Dlatego też jeśli nie będzie na skrzyżowaniu posterunku regulacji ruchu musimy samochód zatrzymać i wyjść na skrzyżowanie i sprawdzić czy nie zbliża się żaden pojazd. Myliłby się ten, któryby twierdził, że to przesada ostrożności. Znane są wypadki, że na obozach letnich właśnie na skrzyżowaniu dróg powstawały wypadki, spowodowane przez nieostrożną i szybką jazdę kierowcy.

Jeśli będziemy holować działo musimy na zakrętach skręcać większym łukiem, by działo nie zaczepiło się o drzewo. Drogi leśne są bowiem przeważnie wąskie.

W czasie krótkich przerw i na postojach sprawdzać musimy: ciśnienie w oponach, układ kierownicy, oraz zawieszenie resorów.

Ważną czynnością jest również zmiana maskowania. Jeśli np. wjedziemy z lasu liściastego w las iglasty należy maskować samochody gałęziami drzew iglastych. Należy jednak pamiętać, że samochody jadące w lesie maskujemy jedynie wtedy, gdy drogi leśne są szerokie i istnieje możliwość zauważenia kolumny przez nieprzyjacielskiego lotnika.



Przy ewentualnym zaatakowaniu kolumny, bądź też pojedyńczego samochodu przez lotnictwo, należy kolumnę rozczłonkować i ukryć pod drzewami.

ppor. Kubiak Stefan

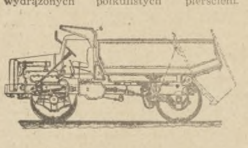
SAMOCHODY dla Wielkich BUDOWLI STALINOWSKICH

Wielkie budowle komunizmu ZSRR wymagają najnowocześniejszych środków technicznych. Przemysł radziecki wyprodukował duże ilości niespotykanych pod względem rozmiarów środków technicznych, jak ekskawatory biorące jednorazowo 14 m³ ziemi, skrepery ścinające i przewożące 15 m³ gruntu, bagrownice mogące pochłonąć 1.000 m³ ziemi i przerzucić ją na odległość kilkuset metrów.

Do współpracy z tymi gigantami budowlanymi potrzebne są również odpowiednio dostosowane środki transportowe. To też przed przemysłem samochodowym postawiono zadanie. skonstruowania środka transportowego. mogącego współpracować z takimi maszynami budowlanymi, jak skrepery, które nasypują za jednym razem ponad 20 t. ziemi.

Mińskie Zakłady Samochodowe, które wypuściły samochody ciężarowe o dużej mocy Maz—200, Maz—205, przystąpiły w roku 1950 do produkcji najcięższych samochodów Maz—525, o nośności 25 t. Opracowany przez zespół Mińskich Zakładów Samochodowych samochód — gigant odznacza się wielką wydajnością. Jest to dwuosiowy samochód ciężarowy z napędem na oś tylną, wyposażony w hydrauliczny mechanizm do przechylania skrzyni.

Silnik wysokoprężny o mocy 300 KM— dla ochrony od pyłu unoszącego się podczas wrzucenia ziemi wyposażony jest w specjalne silne filtry powietrzne z miskami olejowymi oraz filtry odśrodkowo-mechaniczne. Ogromny ten pojazd odznacza się „płynnością" przy ruszaniu, co osiągnięto dzięki zastosowaniu hydrodynamicznego sprzęgła, składającego się z dwóch wydrążonych półkulistych pierścieni.



Pierwszy pierścień tzw. tłoczący, połączony jest z wałem korbowym silnika. drugi turbinowy połączony z wałem sprzęgła mechanicznego. Pierścienie zaopatrzone są w odpowiednią ilość łopatek. Przy włączeniu pierścienia tłoczącego płyn znajdujący się między jego łopatkami naciska na łopatki pierścienia turbinowego. powodując jego włączenie, przy czym w początkowej fazie następuje znaczne ślizganie się pierścienia turbinowego, które w miarę zwiększenia się obrotów maleje. Dla umożliwienia przyłączenia biegów w skrzyni biegów bez uderzeń za hydraulicznym sprzęgłem ustawiono dodatkowo dwutarczowe sprzęgło cierne normalnego typu. Skrzynia biegów daje cztery szybkości.

Skrzynia odchylana jest za pomocą mechanizmu podnoszącego, którego pompa podaje olej przez zawór (kran) rozdzielczy. Zawór ten ma trzy położenia. Przy pierwszym położeniu zaworu główne odgałęzienie przewodu olejowego połączone jest z linią idącą do cylinwrów podnoszących.



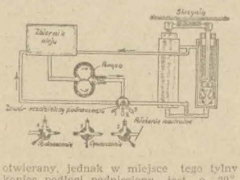
Olej tłoczony — przez pompę ze wzrastającym ciśnieniem działa na tłoki połączone z drążkami podpierającymi skrzynię Drążki te podnosząc się przechylają skrzynię. Przy skrzyni całkowicie naładowanej ciśnienie w układzie hydraulicznym wynosi 44 atmosfery. Skrzynia może być wywrócona w ciągu 30 sek.

Celem opuszczenia skrzyni, kierowca przesuwa zawór rozdzielczy w położenie drugie. wówczas połączone są wszystkie rozgałęzienia oleju, do podnośnika, do pompy i do zbiornika oleju. Pod ciężarem skrzyni drążki tłoków opuszczają się, tłocząc olej, znajdujący się pod tłokami do zaworu rozdzielczego. Droga do pompy zostaje zamknięta przy pomocy zaworu który pod działaniem ciśnienia oleju od tłoków szczelnie dociska do swego gniazda. Otwarta jest tylko droga do zbiornika gdzie zbiera się olej. Dzięki małemu przekrojowi przewodów opuszczanie tłoków odbywa się w ciągu 25—30 sek i dostatecznie „płynie". Przy trzecim neutralnym położeniu zaworu — główna linia idąca do podnośnika skrzyni jest zamknięta Połączone są zasadnicza linia zaczynająca się od pompy i linia idąca do zbiornika. Przy silniku pracującym i włączonej skrzyni biegów olej krąży w kierunku: zbiornika — pompa — zawór zwrotny — zawór rozdzielczy — zbiornik, nie wykonując żadnej pracy. Regulacja szybkości podnoszenia i opuszczania skrzyni odbywa się za pomocą zaworu rozdzielczego.

Przy całkowicie naładowanej 25 tonowej wywrotce obciążenie na jej przednią oś wynosi 15 ton. Aby w takich warunkach skręcić (również w czasie jazdy) na kierownicę należałoby działać z siłą 55—60 kg. Celem ułatwienia pracy kierowcy, układ kierowniczy wyposażony jest w hydrauliczne urządzene tzw „serwo". Składa się ono z żeliwnego cylindra, mającego kanałki, wewnątrz którego przesuwa się tłok zamocowany na drążku. Drążek tłokowy umocowany jest jednym końcem do ramy. Do przedniego końca cylindra przytwierdzona jest głowica rozrządcza z kanałkami, których otwory wylotowe schodzą się z otworami kanałków cylindra: do tylnego końca cylindra nałożona jest karbowana osłona, chroniąca drążek tłokowy od pyłu. Wewnątrz głowicy rozrządczej przesuwa się suwak połączony przy pomocy sworznia z ramieniem kierownicy Olej ze zbiornika tłoczony za pomocą pompy napędzanej od silnika, naciska na głowicę rozdzielczą. Ramię zwrotnicy skręcone w jedną lub drugą stronę, powoduje przesuwanie się suwaka, zasłaniającego jeden z kanałów. Potok oleju wpada w przednią lub tylną przestrzeń cylindra, powodując jego ruch w jedną lub drugą stronę, w stosunku do nieruchomo stojącego tłoka. Ponieważ głowica rozrządcza cylindra połączona jest z drążkiem podłużnym to równocześnie z cylindrem przesuwa się i drążek. Wówczas koła skręcają się, przy czym kierowca obraca kołem kierownicy z siłą nie większą od 3—4 kg.

Przy maksymalnym obciążeniu na tylną oś wynoszącą 31.500 kg., wszystkie uderzenia pochodzące od nierówności drogi kompensowane są przez olbrzymie 24 warstwowe opony — „balony" wymiaru 1.700×32 mające ciśnienie wewnętrzne 5 atm.

W metalowej spawanej skrzyni zastosowano podwójną podłogę z blachy stalowej, między która jest ułożona warstwa z desek dębowych. Podłoga ta wytrzymuje uderzenia wielkich mas ciężaru wrzucanego ze znacznej wysokości przez ekskawatory. Tylny bok skrzyni nie jest



otwierany, jednak w miejsce tego tylny koniec podłogi podniesiony jest o 20° Skrzynia w przedniej części zaopatrzona jest w metalowy daszek, osłaniający kabinę.

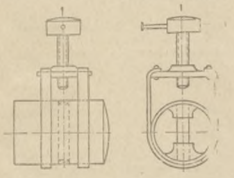
Radź sobie sam



UWAGA MECHANICY PARKOWYCH STACJI OBSŁUGI.

Znając się na obozie letnim w waszych pracach w parkowej stacji obsługi często spotykacie się z koniecznością wyciśnięcia sworznia tłokowego. Chcąc wam ułatwić to zadanie podamy usprawnienie plut. Kondziołka nadesłane nam przez kółko racjonalizatorów w jego jednostce

Przyrząd skonstruowany przez plut Kondziołka składa się z dwu stalowych obręczy, połączonych płytką stalową W płytce znajduje się nagwintowany otwór. Celem wyciśnięcia sworznia wkładamy tłok w obręcze, a sworzeń umieszczamy



nawprost nagwintowanego otworu. Przez pokręcanie górnej nakrętki nagwintowany koniec nakrętki wyciśnie nam z łatwością nawet najbardziej zapieczony sworzeń tłokowy.

Zamieszczony rysunek, wykonany przez współpracujących z naszymi racjonalizatorów studentów Politechniki Śląskiej w Gliwicach. dokładnie obrazuje budowę i działanie cennego pomysłu plut. Kondziołka.

szer. JAN MICHALIK
z kółka racjonalizatorskiego
N-tej jedn. wojsk.

OD REDAKCJI.

Co raz częściej dokonują przodujący żołnierze naszej służby cennych usprawnień. Prosimy Was Koledzy o przysłanie pomysłów i rad (nawet bez rysunków. które wykonamy własnymi środkami). aby za pośrednictwem naszego pisma spopularyzować je wśród ogółu kierowców i mechaników WP.

O niebezpieczeństwie pożaru gaźnika

Znaczna ilość wypadków pojazdów mechanicznych spowodowana jest na skutek zapalenia się gaźnika przez zapalenie mieszanki w rurze ssącej. Doświadczeni kierowcy potrafią zapobiec takim przykrym objawom, zwanym popularnie „strzelaniem" w gaźnik, gdyż wiedzą co jest ich przyczyną. I tak np. przy dużej ilości nagaru w głowicy, który żarzy się w czasie pracy silnika, świeżo zassana mieszanka zapala się, powodując często pożar gaźnika.

„Strzelanie" w gaźnik i w rurę ssącą jest również objawem wypływającym często z używania mieszanki ubogiej w paliwo. Trzeba wiedzieć, iż uboga mieszanka spala się znacznie wolniej niż mieszanka odpowiednio dobrana. Tak więc, gdy trwa jeszcze proces spalania(zawór ssący otwierając się pozwala na zapalenie mieszanki w przewodzie ssącym i płomień w konsekwencji przedostaje się aż do gaźnika. O niebezpieczeństwie wynikającym z pożaru z gaźnika pisać chyba nie trzeba, gdyż każdy je dobrze rozumie.

W wypadku występowania przytoczonego wyżej „strzelania", należy przede wszystkim starać się o wyregulowanie powietrza i paliwa celem uzyskania bogatszej mieszanki. Sprawdzić również punkt zapłonu. Gdy czynności te nie przyniosą poprawy, trzeba przeprowadzić dokładną kontrolę celem znalezienia przyczyn strzelania.

Mogą one być następujące:

1. zatkany całkowicie, częściowo lub zamały rozpylacz,
2. prawie pusty zbiornik paliwa.
3. źle zamykający się zawór ssący (bądź to źle wyregulowany, bądź to posiadający zanieczyszczenia w gnieździe),
4. nagar w komorze sprężania.

Rozpylacz należy przeczyścić (oczywiście nie drutem ani igłą). Jeżeli nie był zatkany, trzeba zmienić na większy Przy źle zamykającym się zaworze ssącym, podczas suwu pracy, płomień pakby wytryskuje przez wąską szczelinę w rurze ssącej. a nawet w gaźniku. Należy usunąć to przez dotarcie. frezowanie albo wymianę zaworu.

Przestrzeganie podanych wskazówek pozwoli Wam, Koledzy nie tylko na uzyskanie właściwej pracy silnika. lecz również na uniknięcie groźnego niebezpieczeństwa — pożaru gaźnika, a nawet całego pojazdu mechanicznego.

TY i samochód W LECIE



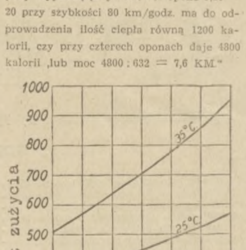
W czym tkwi niebezpieczeństwo

Niejednokrotnie zastanawialiśmy się, czy wysoka temperatura powietrza w lecie niszczy ogumienie — pisze w korespondencji st. szer. Niczyporuk. — Na to pytanie dał wyczerpującą odpowiedź przewodniczący naszego koła ZMP, wzorowy kierowca kpr. Szeremeta. Oto co na ten temat nam powiedział:

— „Ciepło jest największym wrogiem ogumienia, ponieważ zmiękczając gumę, zmniejsza jej odporność na zużycie Powstawanie ciepła w ogumieniu ma swe źródło w tarciu opony o nawierzchnię oraz w stałym uginaniu się, będącym niczym innym jak tarciem wewnętrznym wraz z odkształceniami materiału, spowodowanymi nierównościami drogi. Główna cecha charakterystyczna gumy, to tłumienie drgań, a więc sprężystość ,która w gumie polega na przyjęciu uderzenia od nierówności a nieoddaniu tego samego w przeciwnym kierunku, tylko na zamienieniu go na ciepło. Jest więc całkiem zrozumiałe, że najwyższa temperatura powstaje w miejscach o największym zginaniu (tarciu).

Ponieważ jednak powierzchnia zewnętrzna opony ulega chłodzeniu w zetknięciu się z powietrzem, to zrozumiałe jest, że temperatura wewnątrz opony jest zawsze wyższa niż na zewnątrz. Z tych też powodów zużycie ogumienia w lecie jest dwa i więcej razy wyższe niż w zimie.

Ilość ciepła powstającego wewnątrz opony wyjaśnię przykładowo: opona 5,25 — 20 przy szybkości 80 km/godz. ma do odprowadzenia ilość ciepła równą 1200 kalorii, czy przy czterech oponach daje 4800 kalorii ,lub moc 4800 : 632 = 7,6 KM."



Dla potwierdzenia słusznej wypowiedzi kpr. Szeremety Redakcja zamieszcza tabelkę opracowaną przez Instytut Badawczy Moskiewskiej Fabryki Opon Samochodowych ,który przedstawia procentowy wzrost zużycia ogumienia przy szybkości od 50 km/godz do 80 km/godz w zależności od różnej temperatury powietrza w ⁰ C. (5°, 15°, 25° i 35).

Obsługa mechanizmu rozrządczego

Niezależnie od warunków, w jakich znalazł się kierowca ze swoim samochodem, gdziekolwiek to jest możliwe obowiązany on jest dokonywać przeglądów technicznych, pilnie przestrzegając okresów międzyprzeglądowych. Warunki obozowe niewątpliwie utrudniają w pewnym stopniu wykonanie tych obowiązków. Nie bacząc jednak na trudności wzorowy kierowca winien potrafić stworzyć sobie takie warunki wykonania czynności obsługi samochodu, aby zapewnić mu pełną sprawność techniczną.

Obserwując wspaniałe osiągnięcia stutysięczników radzieckich trzeba stwierdzić, że specyfiką obsługi codziennej dokonywanej przez nich jest znacznie rozszerzony zakres czynności wchodzących w ten przegląd, w stosunku do ogólnie przyjętego. Poza zewnętrzną obsługą dokonywują oni wielu czynności kontrolnych przeprowadzając je zarówno przed wyjazdem, w drodze, jak i po powrocie do parku.

Przykład ten winien nas zmusić do stałej obserwacji pracy poszczególnych zespołów samochodu, a w szczególności silnika. Usunięcie najdrobniejszej zdawałoby się usterki zapobiega niejednokrotnie poważniejszym uszkodzeniom, a ponadto wpływa dodatnio na pracę silnika i jego sprawność. Sprawność, która w dużej mierze zależy od właściwej regulacji zaworów. Troskliwa opieka nad całym mechanizmem rozrządczym zabezpieczy bowiem nas przed zbyt szybkim zużyciem gniazd i grzybków zaworowych.

Okresy regulacji zaworów podają instrukcje obsługi pojazdów. Niezależnie od tego regulacji luzów zaworowych należy dokonać każdorazowo w razie stwierdzenia nieprawidłowego ich działania. Regulacja zaworów winna być zawsze dokładna i dlatego musimy znać wielkości luzów dla danego typu silnika, a sama czynność winna być przeprowadzona bardzo starannie.

Zmiana ustalonych luzów następuje na skutek wycierania się części mechanizmu rozrządczego. Rozregulowane zawory wywołują zaburzenia w pracy silnika, objawiając się w spadku mocy, nieregularnej pracy w stukach.

Przy zbyt małych luzach grzybek zaworu nie osiada szczelnie w swym gnieździe powodując, że podczas suwu sprężenia, część uprzednio zassanej mieszanki uchodzi do przewodu ssącego przez szczelinę wytworzoną uniesionym ponad gniazdo zaworem. Jest rzeczą oczywistą, że ilość paliwa skutkiem tego zmniejsza się, a więc zmniejsza się również ilość wytworzonej z paliwa energii cieplnej. Ponadto podczas suwu pracy część gorących gazów przedostaje się do przewodu ssącego, powodując zapalanie w nim mieszanki, co objawia się „strzelaniem" w gaźnik.

Przy zbyt dużym luzie okres otwarcia zaworu zmniejsza się, skutkiem czego pogarsza się napełnienie cylindrów mieszanką (przy zaworze ssącym) i opróżnienie cylindra ze spalin przy zaworze wydechowym.

Objawy towarzyszące niewłaściwym luzom zaworowym występują szczególnie wyraźnie na wysokich obrotach. Dłuższa praca silnika z rozregulowanymi zaworami, może być powodem połamania lub napalania grzybków zaworowych i ich gniazda także szybkiego zużycia krzywek kułaków wałka rozrządczego.

Regulację luzów wykonuje się w chwili, gdy zawór całkowicie osiadł w swoim gnieździe, a popychacz opiera się o cylindryczną część kułaka. Luz ustala się przy pomocy szczelinomierza.

Luzy zaworowe silników górnozaworowych z zaworami wiszącymi) reguluje się za pomocą śrub regulacyjnych w dźwigniach wahadłowych rozrządu, a w silnikach dolnozaworowych przy pomocy śrub regulacyjnych popychaczy.

W celu dokonania regulacji zaworów w silnikach górnozaworowych należy:

a) zagrzać silnik do temperatury 70 — 85°C,

b) zdjąć pokrywę głowicy,

c) obrócić wał korbowy silnika za pomocą korby rozruchowej tak, aby zawór wydechowy pierwszego cylindra całkowicie odkryć, następnie obrócić wał o jeden obrót, ażeby zawór wydechowy pierwszego cylindra całkowicie osiadł w gnieździe,

d) wstawić szczelinomierz (o grubości dolnej granicy luzu; pomiędzy trzonek zaworu i naciskowy koniec dźwigni (szczelinomierz powinien przechodzić z niewielkim oporem).

e) jeśli zachodzi potrzeba zmiany luzu odkręcić nieco przeciwnakrętkę śruby regulacyjnej i zakręcając śrubę zacisnąć szczelinomierz,

f) odkręcić śrubę regulacyjną na tyle, aby można było wyciągnąć szczelinomierz i odciągnąć nakrętkę nie zmieniając położenia śruby regulacyjnej,

g) sprawdzić luz szczelinomierzem (o grubości górnej granicy luzu), jeżeli szczelinomierz wchodzi zbyt łatwo tzn., że luz jest za duży i regulację należy powtórzyć. Przy tym samym położeniu wału korbowego wyregulować zawór ssący czwartego cylinda,

h) w podobny sposób sprawdzić i wyregulować luzy pozostałych zaworów ssących i wydechowych, posługując się zawsze szczelinomierzem.

W wypadkach różnych luzów w zaworach ssącym i wydechowym należy zwracać znaczną uwagę na grubość listków szczelinomierza, aby nie popełnić omyłki. Dla ułatwienia sobie pracy można regulować najpierw wszystkie zawory wydechowe, a następnie ssące.

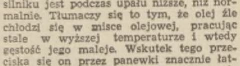
W silnikach posiadających zawory stojące (silniki dolnozaworowe) przed przystąpieniem do regulacji należy zdjąć boczne pokrywy. Luz pomiędzy trzonkiem zaworu i śrubą regulacyjną popychacza reguluje się w sposób podobny za pomocą kluczy płaskich.



Regulacja luzów zaworowych w silniku dolnozaworowym.



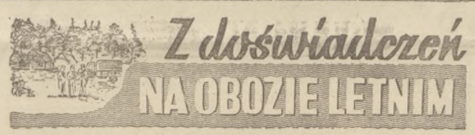
Regulacja luzów zaworowych w silniku górnozaworowym.



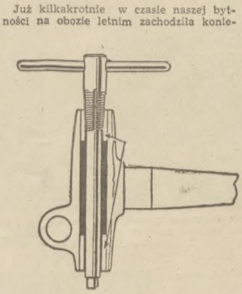
SŁABE CIŚNIENIE OLEJU W SILNIKU

Często zauważamy, że ciśnienie oleju w silniku jest podczas upału niższe, niż normalnie. Tłumaczy się to tym, że olej źle chłodzi się w misce olejowej, pracując stale w wyższej temperaturze i wtedy gęstość jego maleje. Wskutek tego przeciska się on przez panewki znacznie łatwiej i zmniejsza ciśnienie. Ten objaw nie jest bardzo groźny, jeśli używamy oleju dobrego. Natomiast polecam poprawić chłodzenie przez staranne oczyszczenie miski olejowej i kadłuba silnika z błota, aby ścianki miski i kadłuba były jak najlepiej chłodzone.

Również dobre rezultaty daje niewielkie przepełnienie miski olejowej, a to przez nalanie większej ilości oleju. Oczywiście należy zachować umiar, bowiem zbyt wysoki poziom oleju jest również szkodliwy. Wystarczy zupełnie poziom o 5 — 8 mm wyższy. Wtedy będzie dłużej chłodził się w silniku i stanie się przez to nieco gęstrzy.



Już kilkakrotnie w czasie naszej bytności na obozie letnim zachodziła konieczność wyciśnięcia zużytych tulejek ze zwrotnic lub osi przedniej. W warunkach obozowych mogłoby to spowodować pewne trudności, gdyby nie pomysł racjonalizatora naszej Służby kpr. J. Kownackiego. Zastosował on mianowicie dorobiony przez siebie trzpień stalowy zakończony nakrętką i gwintownikiem. Użycie przyrządu pomysłu kpr. Kownackiego ułatwiło nam wykonanie prac w parkowej stacji obsługi. Dla wyciśnięcia zużytej tulejki, stożkową część gwintowaną wkręcamy w tulejkę tak daleko, jak tylko to będzie możliwe i z drugiej strony wybijamy młotkiem lub wyciskamy pod prasą. Przyrząd ten stosować można z powodzeniem do tulejek wieszaków resorowych i samych resorów.



st. szer. K. Łopata

* * *

Jednym z wypróbowanych sposobów prowizorycznego uszczelnienia zbiornika benzynowego jest zasmarowanie szczeliny zwyczajnym mydłem — oświadczył mechanik samochodowy kan. Wilga. Mydło nie rozpuszcza się w benzynie i pozwoli na odbycie podróży z uszkodzonym zbiornikiem. Na pomysł ten wpadli kierowcy I AWP, gdy zabłąkana kula przestrzeliła przy jednym z samochodów zbiornik benzynowy, a nie było czasu na naprawę na miejscu. Sposób ten przydać się może naszym kierowcom na obozie letnim w czasie wykonywania zadań ćwiczebnych.

* * *

— Jeżeli podczas pracy silnika piszczy pasek wentylatora — dzielił się swym doświadczeniem z kolegami st. szer. Gutt — nie należy go nigdy smarować olejem, gdyż szybko ulega zniszczeniu. Piszczący pasek można lekko nasmarować kilkoma kroplami gliceryny lub płynu hamulcowego. Tak samo smaruje się płynem hamulcowym wszelkie przeguby gumowe, jeżeli wymagają one smarowania.

— Dla sprawnego odkręcenia nakrętek kół — mówi nam dalej st. szer. Gutt — wykonałem prosty przyrząd, który znacznie zwiększa siłę ludzkiej ręki i zamienia utrudnione niejednokrotne odkręcanie zestarzałych nakrętek przy tarczach



kołowych w szybki zabieg. Spójrzcie Koledzy na rysunek. Na zwykłą korbę założony jest przyrząd pomysłu st. szer. Gutta, działający na zasadzie dźwigni jednoramiennej.

kpr. Szymkowiak Feliks



W trosce o dobrą iskrę

St. szer. Jan Górka prosi o rady w związku z częstymi zaburzeniami instalacji zapłonowej. Podaje on, że mimo nowego akumulatora i cewki indykcyjnej, iskra między elektrodami świec nie jest tak silna, jak być powinna normalnie.

— Śpieszymy Wam donieść, że w instalacji zapłonowej podobnie, jak i w innych zespołach i częściach samochodu następują z biegiem czasu uszkodzenia mechaniczne, mające wpływ na moc iskry i tym samym na proces spalania. Tak więc zmienia się moment powstania iskry i jej natężenie. Zaburzenia te odbijają się szczególnie przy wczesnym zapłonie.

Do najczęściej spotykanych uszkodzeń, które powodują wczesny zapłon, trzeba zaliczyć dużą przerwę na przerywaczu, duży odstęp elektrod świec oraz wyrobione otwory w regulatorze przyśpieszenia. Są jednak uszkodzenia, które zmniejszają wczesny zapłon. Do nich trzeba zaliczyć: nadpalone styki, przebijający kondensator i cewkę, śpięcie lub zewnętrzne przewodzenie iskry po świecy lub kablu, wyrobienie sworznia lub tulejki w ramieniu przerywacza, a wreszcie mocne zużycie noska fibrowego na młoteczku.

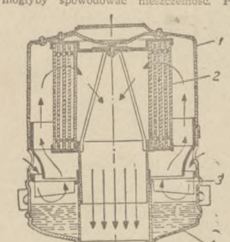
Zwracając uwagę na te uszkodzenia i usuwając je w miarę powstawania, będziecie mieli bezwątpienia normalną iskrę między elektrodami świec.

CZY POTRAFISZ PRAWIDŁOWO PRZEMYĆ FILTR POWIETRZNY?

W czasie częstych wyjazdów na obozie letnim, gdy na drogach panuje gęsty kurz, filtr powietrzny naszego samochodu zanieczyszcza się prędzej. To też staranna konserwacja filtru jest konieczna celem niedopuszczenia do przedwczesnego zużycia silnika.

Przy pracy na bardzo zakurzonych drogach przemywanie filtru powinno stać się codziennym zajęciem kierowcy. Celem przemycia filtru należy go odłączyć od gaźnika i rozebrać, a mianowicie: odkręcić nakrętkę głównej śruby mocującej, zdjąć pokrywę i wyjąć element filtrujący i wreszcie przemyć naftą części składowe filtra oraz pakunek filtrujący.

Pod żadnym pozorem nie wolno zeskrobywać osadu z powierzchni poszczególnych części filtru (nawet drewnianymi przedmiotami), aby nie pogiąć cienkich ścianek części filtru, które przy składaniu mogłyby spowodować nieszczelność. Po przemyciu elementu filtrującego (pakunku) należy zanurzyć go w czystym oleju i po odczekaniu aż ścieknie nadmiar oleju, złożyć filtr i zamocować go na swoje miejsce.



Kombinowany filtr powietrzny. Powietrze dopływa do filtru z boku przez otwór znajdujący się w zewnętrznej pokrywie: 1. przechodząc obok pochyłych łopatek, 3. uderza o olej 4. następnie dostaje się do góry i przechodzi przez filtr siatkowy 2. Oczyszczone powietrze opuszcza się na dół i przez otwór wyjściowy filtru dostaje się do gaźnika.

Po założeniu filtra nie wolno uruchamiać silnika przynajmniej w ciągu 10 minut, aby pozostały jeszcze na pakunku olej mógł spłynąć do zbiornika filtru.

Pamiętajmy, że zmieniać olej w zbiorniczku należy jednocześnie ze zmianą oleju. Oznaką, że konieczna jest zmiana oleju będzie podniesienie się jego poziomu powyżej znaczka umieszczonego na zbiorniczku. Przy zmianie oleju należy dokładnie przemyć naftą wszystkie części filtru powietrznego.

bom. Jan Bulak



rośnie motoryzacja SOCJALIZMU



7 lat to nie zbyt długi okres czasu. A jednak dla nas, dla całego narodu polskiego, to okres, który wydaje się być dziesiątkiem lat.

Dobrze pamiętamy dni 1944 i 1945 rku. Pod miażdżącymi uderzeniami bohaterskiej Armii Radzieckiej rozpadała się morderca machina wojenna hitlerowskich Niemiec. Na ostrzach bagnetów, na gąsienicach czołgów niósł wolność naszej Ojczyźnie żołnierz radziecki. U jego boku walczyli kościuszkowcy, żołnierze I i II Armii Wojska Polskiego.



Dymią kominy naszych zakładów przemysłowych. Pracuje Ursus, Starachowice, Huta Ludwików i wiele innych fabryk dla potrzeb polskiej motoryzacji.

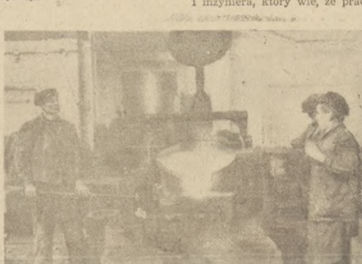
Miasto po mieście, miejscowość po miejscowości — co raz większy obszar kraju zyskiwał upragnioną wolność, a lud polski, pracowity włodarz tej ziemi, obejmował na zawsze władzę. Przed młodą Władzą Ludową w Polsce stanęły specjalne trudne zadania: podźwignięcia naszej gosopdarki narodowej, zagospodarowania Ziem Zachodnich, odbudowy i rozbudowy przemysłu, odbudowania miast, przejścia do postępowych metod pracy na odcinku wiejskim.



Dziś po siedmiu latach możemy stwierdzić, że zadania te zostały w ubiegłym okresie wykonane. Naród nasz, dzięki wskazaniom Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego zawartym w Manifeście z dnia 22 lipca, pod przewodem klasy robotniczej i jej kierowniczej siły Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, dokonał wspaniałych czynów i odniosł sukcesy, na które nie siedmiu, ale dziesiątków lat wydaje się mało.

Już nie tylko przekroczony Plan 3-letni, ale każdy odcinek realizowanego bohatersko Planu 6-letniego jest naszą dumą. Dziś naród nasz zjednoczony, jak nigdy w swej historii w zwartym Froncie Walki o Pokój i Plan 6-letni, buduje potężne giganty socjalizmu—stawia pewnie fundamenty pod gmach Ojczyzny Ludowej i ustrój szczęścia — socjalizm.

W zawrotnym tempie socjalistycznej pracy powstaje wśród innych gałęzi naszego przemysłu również polski przemysł motoryzacyjny, rośnie motoryzacja socjalizmu. W nowoczesnych kombinatach przemysłowych robotnik polski buduje własnymi rękoma polskie pojazdy mechaniczne: ciągniki, samochody i motocykle. Nasz technik, inżynier i konstruktor tworzy orginalne modele pojazdów, ulepsza metody pracy, służy swą wiedzą i zdolnościami całemu społeczeństwu — naszej narodowej gospodarce.



W odlewniach co raz lepsza jakość wyprodukowanych części, gwarantuje nam stałe doskonalenie krajowego przemysłu motoryzacyjnego i zwiększenie ilości nowych pojazdów.



Ten rozmach w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego, w tworzeniu silnej motoryzacji polskiej jest jeszcze jednym dowodem, że należycie doceniliśmy znaczenie własnego potężnego przemysłu budowy samochodów, ciągników i motocykli. Zrozumieliśmy, że bez dostatecznej ilości pojazdów mechanicznych nie może rozwijać się normalnie gospodarka i przemysł narodowy. Dotychczasowy rozwój tej dziedziny ciężkiego przemysłu wskazał nam wreszcie, że tak sprzyjających warunków dla jego prawdziwego rozwoju nie może dać żadne państwo kapitalistyczne, a jest on możliwy tylko tam, gdzie rządzi sam lud.

Nic więc dziwnego, że w okresie, gdy w Polsce rządziła sanacja, nie mogliśmy się zdobyć na produkcję własnych, orginalnych pojazdów mechanicznych. Wygodniej było rdzimym, czy też zagranicznym kapitalistom, sprowadzać do Polski po wygórowanych cenach samochody wyprodukowane w kapitalistycznych fabrykach z zagranicy, niż budować u nas własny przemysł motoryzacyjny.

Dziś przepędziliśmy z Polski kapitalistów i tych własnych, i tych zagranicznych. Nasz przemysł powstaje dzięki entuzjastycznej pracy polskiego robotnika i inżyniera, który wie, że pracujemy dla siebie samych, że nasz trud i praca to dalsze umocnienie naszej niepodległości, siły i dobrobytu.

Ciężka droga była od zburzonych fabryk do taśmy produkcyjnej samochodu STAR. Rozwalone mury, brak sprzętu, obrabiarek i wszelkich maszyn — oto co zastali nasi robotnicy i inżynierowie w roku 1945 w kraju, gdy chcieli przystąpić do budowania nareszcie własnego przemysłu motoryzacyjnego w wolnej Ojczyźnie. Tym entuzjazstom, pragnącym polskiej motoryzacji przyszli z pomocą radzieccy przyjaciele. Oni to pomogli w odszukaniu zrabowanych przez hitlerowców maszyn i urządzeń fabrycznych. Oni dzielili się jak bracia swymi bogatymi doświadczeniami w dziedzinie produkcji motoryzacyjnej z polskimi kolegami. Dzięki przyjaźni polsko-radzieckiej otrzymaliśmy nie tylko podstawowe urządzenia i sprzęt dla zakładów produkcyjnych, ale również tysiące doskonałych pojazdów radzieckich, które pomogły nam w najtrudniejszym okresie odbudowy naszej gosopdarki.

Dziś w dalszym ciągu otrzymujemy ze Związku Radzieckiego ciągniki dla rolnictwa i przemysłu, samochody osobowe i ciężarowe. Nasze nowe obiekty przemysłu samochodowego na Żeraniu i w Lublinie otrzymują również wyposażenie i maszyny, będące dziełem radzieckich konstruktorów i stanowiące najnowszą zdobycz w dziedzinie budowy pojazdów mechanicznych.



Dzięki temu właśnie tak szybko rośnie i z takim entuzjazmem budowana jest przez polskich robotników fabryka samochodów osobowych na Żeraniu pod Warszawą oraz fabryka samochodów ciężarowych w Lublinie. Fabryki te są jednymi z największych obiektów Planu 6-letniego, a ich produkcja już nie długo każe nam zapomnieć o smutnej spuściźnie z okresu rządów sanacji, o zacofaniu naszego przemysłu i podporządkowaniu się wówczas zagranicznemu kapitałowi.

Obok powstających nowych fabryk pracują, przekraczając swe plany, czynne już zakłady przemysłu motoryzacyjnego. Wspaniały Czyn Lipcowy pracowników Ursusa i Starachowic dał znać, że nasz przemysł motoryzacyjny nie tylko wyoknuje plan, ale i daje dodatkowe ilości pojazdów dla uczczenia 7-mej rocznicy ogłoszenia Manifestu PKWN — Święta Odrodzenia. Nie pozostają w tyle zakłady produkujące motocykle SHL i Sokół, dając ponad plan szereg pojazdów. Przemysł pomocniczy motoryzacji, zakłady i wytwórnie akcesorii samochodowych, części zamiennych, ogumienia, akumulatorów — wszystkie ich załogi robotnicze zgłosiły dodatkową produkcję, podkreślając, że szybki wzrost naszej socjalistycznej motoryzacji przyczyni się do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego, do umocnienia naszej Ojczyzny i całego obozu pokoju.



Przemysł pomocniczy dostarcza również co raz lepszych jakościowo wyrobów. Na zdjęciu: potężne maszyny wulkanizacyjne w Fabryce Opon Samochodowych STOMIL.



Na wsi polskiej polski ciągnik rolniczy URSUS jest dźwignią postępu i nowoczesnych form gospodarki. Wyprodukowany przez robotnika staje się widomym znakiem sojuszu robotniczo-chłopskiego.

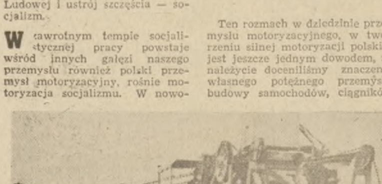
Osiągnięcia na odcinku przemysłu motoryzacyjnego umie ocenić polski kierowca i mechanik. Dlatego masowo rozwija się w naszym transporcie samochodowym ruch współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa. Co raz



więcej mamy już w transporcie „kierowców - stutysięczników", którzy na wzór radzieckich kolegów, pochwalić się mogą przejechaniem 100 tysięcy km bez wypadku, bez naprawy głównej, a jednocześnie wykazują poważne oszczędności ogumienia, materiałów pędnych itp.

Podobnie wita nasza służba wspaniałe osiągnięcia polskiej motoryzacji. To właśnie nasz wojskowy kierowca i mechanik może najlepiej potrafi ocenić, czym jest dla kraju, dla jego armii, silny i prężny własny przemysł motoryzacyjny. To też dba on o sprzęt wyprodukowany rękoma polskiego i radzieckiego robotnika. Zdobywa co raz więcej wiedzy fachowej. Wynikami w szkoleniu bojowym i politycznym pragnie dowieść, że jego trud obok trudu robotnika w fabryce, to najpiękniejszy dowód miłości ludowej Ojczyzny, to pragnienie dalszego rozwoju Jej siły i potęgi, to zabezpieczenie pokoju.

Stefan L. Strzałkowski



Dobre drogi, to pomyślny rozwój motoryzacji. Nasze państwo dba o ich stan i buduje nowe, łącząc budowle Planu 6-letniego z całym krajem, łączą wieś z miastem.



Taśma produkcyjna to chluba Zakładów Starachowickich. Tu na oddziele montażowym wykuwa się Plan 6-letni naszego przemysłu motoryzacyjnego.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 9100 Druk Wyd. MON Nr zam. 1450 2-B-34581